

7
July, 2023

不動産マーケットレポート

● 東京の鉄道新線整備の動向	2
● 経済トレンド・ウォッチ	4
● 不動産市場トレンド・ウォッチ	6
● 大阪の鉄道新線整備の動向	8

■本レポートに関するお問い合わせ先■

みずほ信託銀行株式会社 不動産業務部
川井 涼 TEL.03-4335-0940 (代表)

東京の鉄道新線整備の動向

東京の都市鉄道ネットワークは高度成長期の大量輸送を目的とした整備から、郊外に広がった通勤圏への延伸や混雑緩和、速達性の向上などの目的が加わって充実が図られてきました。近年は人口減少と経済の低成長が常態化する中、「世界から選ばれる都市」を目指す東京の都市機能の強化や、我が国の経済成長のエンジンとして位置づけられる観光の促進に向けた国内旅行客やインバウンドの移動の利便性向上、沿線の活性化につながる都心アクセス向上などを目的として新線整備が進められています。

●ターミナル駅のピーク時利用者はコロナ前の9割超まで回復

新型コロナの感染拡大の防止のため、テレワークや時差出勤などで「密」の回避が促されたことで鉄道利用者が減少しましたが、5類感染症への移行などでアフターコロナ時代との認知が広がり、かつての日常生活を取り戻す中で、2023年4月にはピーク時間帯の東京の主要ターミナル駅の利用者はコロナ前の9割を超すほどに回復しました^{*1} [図表1]。働き方改革でテレワーク・ハイブリッドワークが定着した企業もあることから、コロナ前の水準には戻らない可能性もありますが、鉄道を利用する通勤通学者の数はコロナ禍から増加しており、通勤通学以外の利用も回復するとみられます。

●相模鉄道の東京都心への直通路線整備

2023年3月に相模鉄道と東急東横線及び東急目黒線との間で直通運転を行う相鉄・東急直通線が開業しました。西谷駅－新横浜駅間を「相鉄新横浜線」、新横浜駅－日吉駅間を「東急新横浜線」として、横浜市西部および神奈川県央部と東京都心部が直結したことで、所要時間の短縮や乗換回数の減少によるアクセス性の向上が実現し、沿線住民の新幹線の利用も便利になりました。

2019年11月には相模鉄道とJR東日本の東海道本線とを直結する相鉄・JR直通線が西谷駅－羽沢横浜国大駅間で整備され、相互直通運転により新宿・大宮方面への直通が実現していました。

横浜駅を起点として横浜市郊外及び神奈川県中央地域を結ぶ郊外型の路線を基盤とする相模鉄道は、関東大手私鉄の中で唯一東京都心に乗り入れていませんでした。これらのプロジェクトは同社の「念願」の都心乗り入れを実現したもので、新線部分をはじめとする沿線地域における住宅供給などの不動産開発と合わせて、都心に通勤する層などの移住・定住を獲得し、高齢化・成熟化が進む沿線地域の若返りや活性化につながる可能性があります。

●東京の国際競争力向上を図る新線の整備

現在東京圏で計画されている鉄道新線については、国土交通省の交通政策審議会が、その下にある「東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員

会」における議論を経て、2016年4月20日に行った答申第198号において整備方針が示された路線が主なものです。この答申では機能別に「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」、「駅空間の質的進化に資するプロジェクト等」に区分され、関係者による検討が促されています。現在東京都心部において整備が進みつつある主な新線計画は以下のように挙げられます。

①羽田空港アクセス線

JR東日本は(仮称)羽田空港アクセス線(東山手ルートとアクセス新線)の整備事業の着工を発表しました。同線は東海道線の田町駅付近と羽田空港新駅(仮称)との間、約12.4kmを2031年度までに整備するもので、東京駅から羽田空港への所要時間は約18分に短縮されます。羽田空港は2010年10月の再国際化以降、発着枠の拡大もあって国際線の乗客数が急増し、コロナ前の2019年には1,854万人を数え10年で約7倍に増加しました。コロナ禍で激減したインバウンドは、昨秋の水際対策の大幅緩和によって急速な回復を見せており、政府はインバウンドについて、2025年までに2019年実績の3,188万人を超えることを目標としています。新線の整備は、便利な空港アクセスにより観光や国際ビジネスの拠点としての東京の競争力向上を支える基盤になると考えられます。

②有楽町線延伸(豊洲・住吉間)

2022年3月に豊洲駅－住吉駅間の東京メトロ有楽町線延伸の鉄道事業が国土交通大臣により許可され、2030年代半ばの開業に向けて着手されています。本事業により、国際競争力強化の拠点に位置付けられる臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上及び京葉線や東西線の混雑緩和が期待されています。

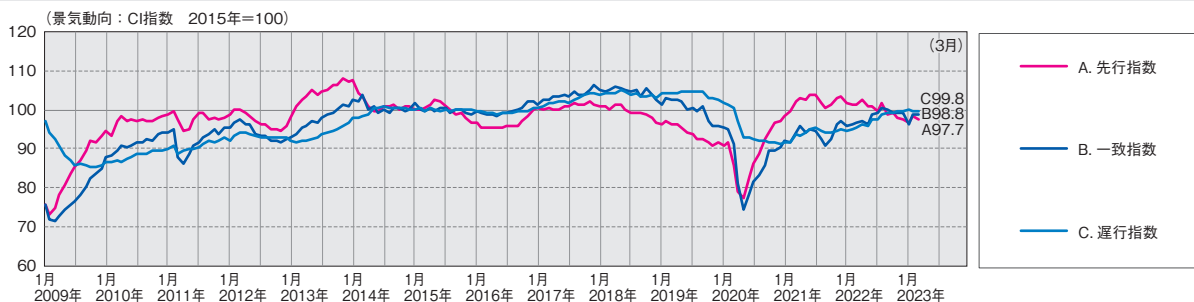
路線延長は約5.2kmで、豊洲駅－東陽町駅間には枝川駅(仮称)、東陽町駅－住吉駅間には千石駅(仮称)の2つの中間新駅を設置予定です。新駅が整備されるエリアはこれまで鉄道空白地帯^{*2}とされ、新駅周辺における再開発や機能更新等が今後進むとみられます[図表2左]。

③南北線延伸(品川・白金高輪間)

②と同じく品川駅(仮称)－白金高輪駅間の東京メトロ南北線延伸(分岐線)の鉄道事業も2030年代半ばの開

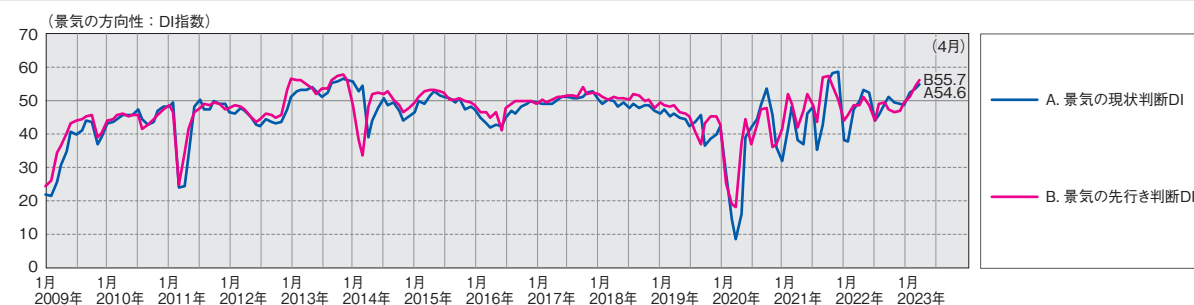
■ 景気の動向 (全国)

図1 景気動向指数



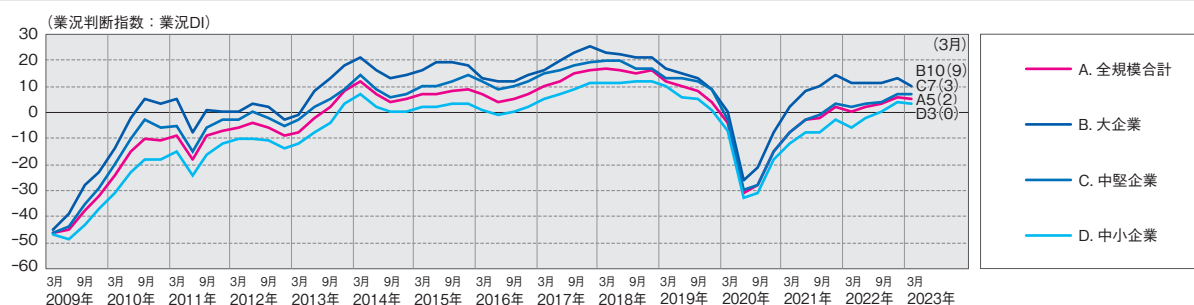
データ出所：内閣府「景気動向指数」

図2 景気ウォッチャーの景気判断指数



データ出所：内閣府「景気ウォッチャー調査」

図3 企業の業況判断指数



注：「大企業」は資本金10億円以上、「中堅企業」は資本金1億円以上10億円未満、「中小企業」は資本金2千万円以上1億円未満
()内の数値は直近調査の3ヶ月後に関する予測値

データ出所：日本銀行「全国企業短期経済観測調査(短観)」

【データ概要】

図1 景気動向指数のCI指数
(CI:コンポジット・インデックス)

：CI指数は、景気の拡大・後退の大きさやテンポを示す。
景気先行指数は、景気一致指数より数ヶ月先行して動き、景気を予知するための指数。
景気一致指数は、実際の景気動向とほぼ一致して動き、景気の現状を示す指数。
景気遅行指数は、景気一致指数より数ヶ月遅れて動き、景気の変化を確認する指数。

図2 景気ウォッチャーの景気判断指数

：景気の動きに敏感な職業の人を景気ウォッチャーに選び、街中の景気の現状や先行き(2,3ヶ月先)について、景気ウォッチャーの判断による景気の方性性を示す指数。
(DI指数：50 = 変わらない・横ばい、50より高い = 良くなる、50より低い = 悪くなる)

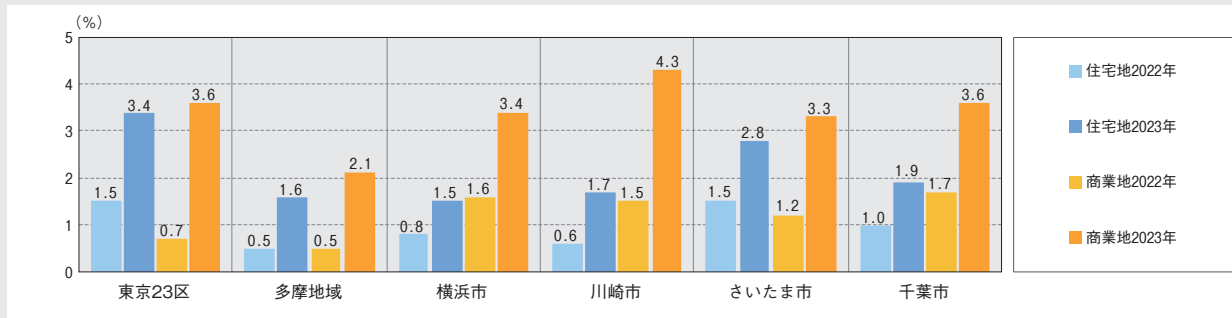
図3 企業の業況判断指数

：業況が「良い」と答えた企業の割合から、「悪い」と答えた企業の割合を引いた値を業況判断指数とするもの。「良い」と「悪い」の回答割合が同じ場合は「0」となる。

不動産市場トレンド・ウォッチ

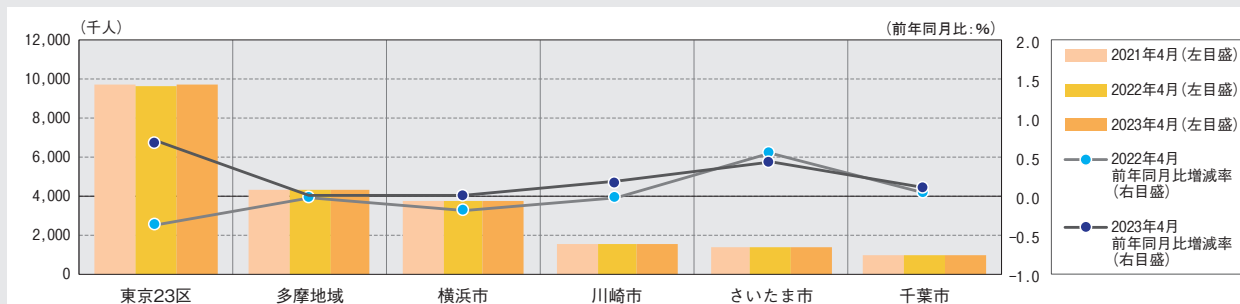
東京圏

図1 用途別平均地価(前年比)



データ出所：国土交通省「地価公示」

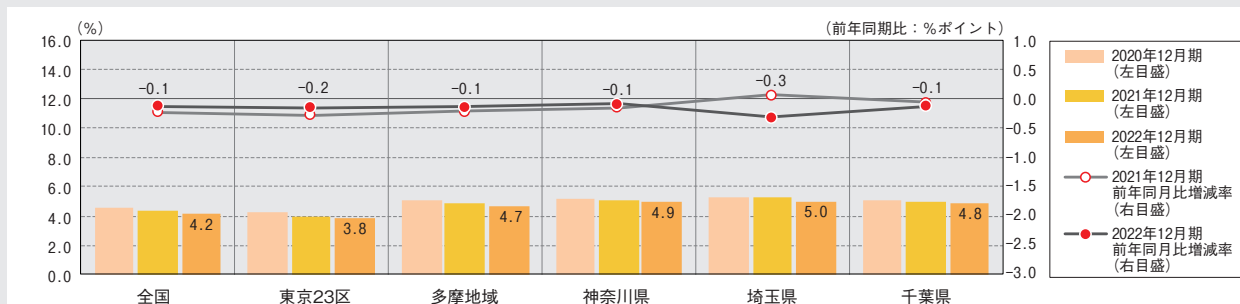
図2 総人口の推移



注：各年4月1日現在の値(2021年の人口推計値は、令和2年国勢調査結果に基づく修正値)

データ出所：各都市の「推計人口」及び総務省公表資料

図3 J-REIT保有賃貸マンションのNOI評価額利回り[運用時NOI利回り]



注：各投資法人の2022年12月期末までの決算資料による。

データ出所：都市未来総合研究所「ReiTREDA(リートレーダー)」

【データ概要】

図1 用途別平均地価
(公示地価あるいは基準地価を使用)

：「地価公示」の公示地価は、一般の土地の取引価格に対して指標を与え公共事業用地の取得価格の算定の基準となる等により、適正な地価の形成に寄与することを目的として、国土交通省の土地鑑定委員会が毎年1回、標準的な土地についての正常な価値を示すもの。
「都道府県地価調査」の基準地価は、国土利用計画法施行令に基づき、都道府県知事が毎年7月1日における調査地点の正常価格を不動産鑑定士の鑑定評価を求めた上で判定するもの。

図2 総人口

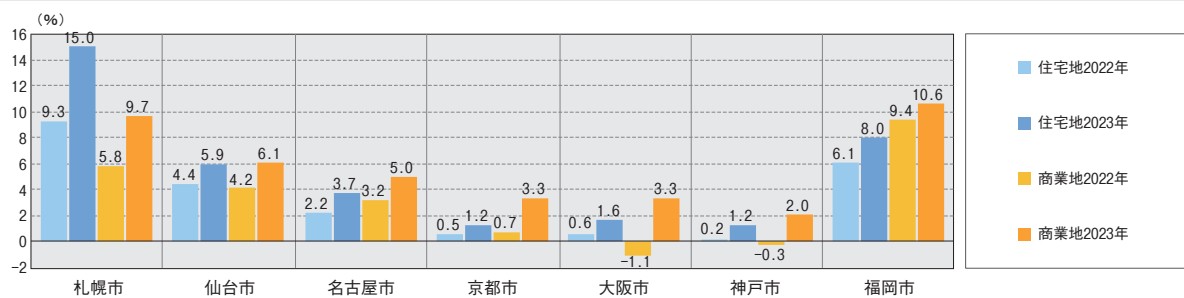
：各都市の行政区域に常住する人口総数の推計値。
国勢調査人口を基準とし、これに毎月の住民基本台帳等の増減数を加えて推計したもの。

図3 NOI評価額利回り

：NOI評価額利回りは、J-REIT(上場不動産投資信託)の全投資法人が保有する住居専用型賃貸マンションの期末鑑定評価額に対する直近1年間の純収益(NOI)の割合を示す。
図は地域別に物件毎(賃料保証・固定賃料物件を除く)のNOI評価額利回りを単純平均したもの。

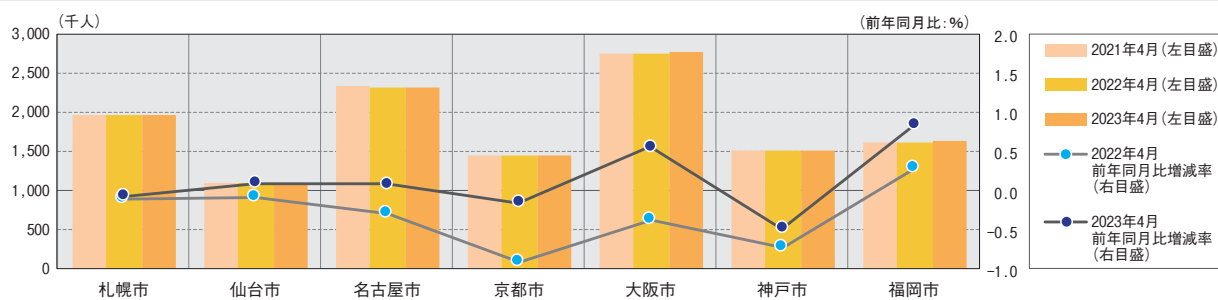
■ 主要大都市(札幌・仙台・名古屋・京都・大阪・神戸・福岡)

図4 用途別平均地価(前年比)



データ出所：国土交通省「地価公示」

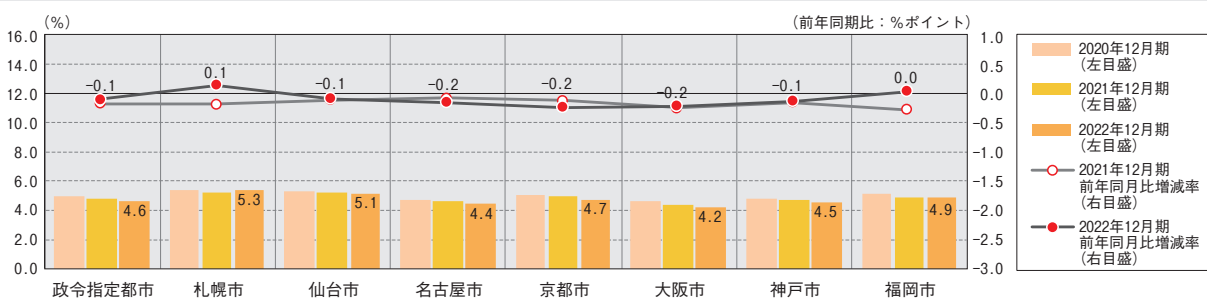
図5 総人口の推移



注：各年4月1日現在の値(2021年の人口推計値は、令和2年国勢調査結果に基づく修正後)

データ出所：各都市の「推計人口」及び総務省公表資料

図6 J-REIT保有賃貸マンションのNOI評価額利回り[運用時NOI利回り]



注：各投資法人の2022年12月期末までの決算資料による。

データ出所：都市未来総合研究所「ReiTREDA(リートレーダー)」

【データ概要】

図4 用途別平均地価
(公示地価あるいは基準地価を使用)

：「地価公示」の公示地価は、一般の土地の取引価格に対して指標を与え公共事業用地の取得価格の算定の基準となる等により、適正な地価の形成に寄与することを目的として、国土交通省の土地鑑定委員会が毎年1回、標準的な土地についての正常な価値を示すもの。
「都道府県地価調査」の基準地価は、国土利用計画法施行令に基づき、都道府県知事が毎年7月1日における調査地点の正常価格を不動産鑑定士の鑑定評価を求めた上で判定するもの。

図5 総人口

：各都市の行政区域に常住する人口総数の推計値。
国勢調査人口を基準とし、これに毎月の住民基本台帳等の増減数を加えて推計したもの。

図6 NOI評価額利回り

：NOI評価額利回りは、J-REIT(上場不動産投資信託)の全投資法人が保有する住居専用型賃貸マンションの期末鑑定評価額に対する直近1年間の純収益(NOI)の割合を示す。
図は地域別に物件毎(賃料保証・固定賃料物件を除く)のNOI評価額利回りを単純平均したもの。

注記：図1から図6はいずれも原稿作成時点で入手できたデータに基づき作成

JR大阪駅の北側に隣接する「グラングリーン大阪(うめきた2期地区)」の地下に「JR大阪駅(うめきたエリア)」が2023年3月18日に開業しました。これにより、南紀方面への特急「くろしお」や関西国際空港へのアクセス特急「はるか」、おおさか東線の列車が大阪駅(うめきたエリア)地下ホームに乗り入れることになりました(JR東海道線支線地下化)。また、大阪駅地下ホームとJR難波駅、南海新今宮駅をなにな筋の地下を経由して結ぶ「なにな筋線」が2031年度春の開業を目指して事業中です。グラングリーン大阪は北街区のホテルやインベーション施設などが2024年夏頃に、南街区のオフィスやホテル、商業施設などが2025年春頃に開業する予定で、約4.5haの広大な公園を含む全体まちびらきは2027年度の予定です。大阪駅周辺では旧大阪中央郵便局跡地を含む複合再開発の「JPタワー大阪」や大阪駅西側の「イノゲート大阪」が2024年に開業する他、阪急阪神ホールディングスは大阪梅田駅周辺で大規模な再開発「芝田一丁目計画」を発表しており(完成時期未定)、新たな鉄道インフラの整備が今後の梅田地区の成長に寄与すると考えられます。

2023年4月、大阪府・大阪市が推進するIR(統合型リゾート施設)の整備計画が国内で初めて認定されました。大阪IRは臨海部「夢洲」の約49.2万㎡の敷地に設けられ、建設予定のMICE施設や劇場、高級ホテル、カジノ施設など各施設の延床面積の合計は約77万㎡に上ります。IRの開業は2029年秋～冬頃に予定され、開業3年目の来訪者数は年間1,987万人を見込んでいます。また、2025年4月からの半年間は夢洲を会場に2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)が開催され、期間中は約2,820万人の入場者が見込まれています。夢洲へのアクセス手段として複数の鉄道ルートが検討されていますが、大阪メトロ中央線が咲洲のコスモスクエア駅から夢洲駅(仮称)まで約3.2km延伸される南ルートが、2025年春に開業する予定です(図表2中の「北ルート」については現在は事業休止状態)。(以上、都市未来総合研究所 下向井 邦博)

[図表1] なにな筋線の概略ルート



出所：関西高速鉄道株式会社ホームページ

[図表2] 夢洲地区への鉄道アクセスルート



出所：夢洲まちづくり構想(大阪市)

(<https://www.city.osaka.lg.jp/osakatokei/page/0000286607.html>)

不動産の仲介物件のご紹介、売却のご依頼やご相談はこちらへ。

〈お問合せ先〉

宅地建物取引業：届出第2号

所属団体：一般社団法人不動産協会、一般社団法人不動産流通経営協会
公益社団法人首都圏不動産公正取引協議会

みずほ信託銀行株式会社

不動産マーケットレポート 2023.7

発行 みずほ信託銀行株式会社 不動産業務部

〒100-8241 東京都千代田区丸の内1-3-3

<https://www.mizuho-tb.co.jp/>

編集協力 株式会社都市未来総合研究所

〒103-0027 東京都中央区日本橋2-3-4 日本橋プラザビル11階

<http://www.tmrri.co.jp/>